Der Bundesminister für Verkehr
– Der Staatssekretär –
E 2 – Kvpm – 2101 B 68

Bonn, den 10. Januar 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Sanierung der Deutschen Bundesbahn (DB)**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Imle, Ramms und der Fraktion der FDP**
– Drucksache V/3674 –

Die Kleine Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch war 1967 das Defizit der Deutschen Bundesbahn, und wie hoch wird es voraussichtlich 1968 sein?

Das Defizit der DB im Jahre 1967 beträgt nach dem Jahresabschluß der DB 1 505 Mill. DM. Für das Jahr 1968 ist mit einem Verlust von rd. 1,3 Mia DM zu rechnen.

2. Welche Verpflichtungen aus dem Bundeshaushalt ergeben sich daraus im Vergleich zu den Ansätzen in der mittelfristigen Finanzplanung?

Den zu 1. genannten Verlusten stehen folgende vom Bund geleistete Zuwendungen zur Erhaltung der Liquidität gegenüber:

1967	=	rd.	958 Mill. DM
1968	=	rd.	1 388 Mill. DM.

Verpflichtungen des Haushalts entstehen erst dann, wenn die Bundesregierung beschlossen hat, den Bilanzverlust der DB gemäß § 33 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes (BbG) abzudecken. Zur Vermeidung von Liquiditätsschwierigkeiten wird der voraussichtliche Verlust jeweils schon im laufenden Geschäftsjahr vorfinanziert. Dies ist jedoch aus Haushaltsgründen nicht immer in vollem Umfang möglich. So hat im Jahre 1967 die Liquiditätshilfe nicht ausgereicht, um den Fehlbetrag der DB kassenmäßig abzudecken. Mit Rücksicht auf die Einhaltung der mittelfristigen

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Finanzplanung mußte der DB daher überlassen werden, den nichtgedeckten Fehlbetrag in Höhe von 547 Mill. DM zunächst mit Fremdmitteln vorzufinanzieren. Verpflichtungen aus den Bundeshaushalten im Vergleich zu den Ansätzen der mittelfristigen Finanzplanung ergeben sich hieraus gegenwärtig nicht. Die Bundesregierung wird zu gegebener Zeit gemäß § 33 Absatz 2 des BbG über die Behandlung des Jahresverlustes 1967 zu beschließen haben. Sie geht von der Erwartung aus, daß die Gesamtheit der Maßnahmen des Verkehrspolitischen Programms dazu beitragen wird, die Verluste der DB zumindest in den durch die Ansätze der mittelfristigen Finanzplanung gezogenen Grenzen zu halten, wie das bereits im Jahre 1968 erreicht werden konnte. Darüber hinaus erwartet die Bundesregierung insbesondere in Fortführung ihrer mit dem Verkehrspolitischen Programm eingeleiteten Politik und als Auswirkung der unter der neuen Konzeption des Bundesbahngesetzes durchzuführenden Maßnahmen des Vorstandes der DB eine weitere Konsolidierung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens mit entsprechender Entlastung der künftigen Bundeshaushalte.

3. Welche Zweige der Deutschen Bundesbahn decken mit ihren Preisen nicht die Selbstkosten, und welche Gründe liegen dafür vor?

Nach den gegenwärtigen Verhältnissen – die allerdings in den folgenden Jahren wesentliche Veränderungen erfahren werden – decken der Stückgut-, der Expreßgut- und der schienengebundene Personennah-Verkehr nicht ihre vollen Selbstkosten.

a) Die Bewältigung des Stückgutverkehrs erfordert einen relativ hohen Personaleinsatz. Außerdem wird die Kostenlage dadurch ungünstig beeinflußt, daß die Bundesbahn in erheblichem Umfang Streuverkehr zu bedienen hat, im Gegensatz zu ihren Wettbewerbern, die sich ganz überwiegend im Knotenpunktverkehr betätigen. Immerhin kann festgestellt werden, daß dieser Verkehrszweig schon jetzt, d. h. vor der eingeleiteten grundsätzlichen Reform der Stückgutorganisation der Bundesbahn, die von ihm unmittelbar verursachten Kosten trägt und einen nicht unwesentlichen Beitrag zu den Fixkosten der DB leistet.

b) Für den Expreßgutverkehr gilt die Feststellung, daß Kleingut einen hohen Personalaufwand erfordert, in erhöhtem Maße. Dieser Verkehrszweig kann nicht isoliert vom Gepäckdienst betrachtet werden, da er wesentlich zur Auslastung des Packwagenraums der DB beiträgt, der aus Gründen des Reiseverkehrs vorgehalten werden muß.

c) Die von jeher und bei allen europäischen Staatsbahnen zu beobachtenden Verluste des Personennahverkehrs (Schienenverkehrs) haben ihre Ursache vor allem in der zeitlichen Ballung, die die Vorhaltung eines großen Wagenparks und umfangreicher ortsfester Anlagen bedingt, die außerhalb der

Spitzenzeiten nicht voll genutzt werden können. Daraus entspringen auch Schwierigkeiten für die Personaldisposition. Der relativ langsame Lauf der Züge und die geringen Reiseweiten beeinträchtigen das finanzielle Ergebnis, das – aus den unter 5. a) dargelegten Gründen – nicht durch kostengerechte Gestaltung der Fahrpreise korrigiert werden kann.

4. Ist die Bundesregierung bereit, die Forderung nach einer Neuordnung des defizitären Kleingutverkehrs der Deutschen Bundesbahn in Form einer kombinierten Gesellschaft, Schiene, Post, Straße und Spedition zu unterstützen?

Der im Bundesverkehrsministerium eingesetzte – auch in der Drucksache V/2524, Teil IX, genannte – Arbeitskreis „Optimale Bedienung des Güterverkehrs", dem neben den Fachreferaten des Bundesverkehrsministeriums Vertreter der Verkehrsträger, der Spedition, des Werkverkehrs, der verladenden Wirtschaft, der Gewerkschaften und der beteiligten Bundesressorts angehören, beschäftigt sich gegenwärtig mit der Neuordnung des Kleingutverkehrs. Der Arbeitskreis hat bereits die für das Jahr 1970 vorgesehene Umorganisation des Stückgutverkehrs der DB diskutiert. Er wird in seinen nächsten Sitzungen die Vorstellungen der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und -anwärter, des Bundesverbandes Spedition und Lagerei sowie des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs mit deren Vertretern erörtern. Anschließend werden sonst denkbare Lösungsmöglichkeiten für die Bedienung des Kleingutverkehrs diskutiert werden. In diese Überlegungen wird auch der Gedanke einer kombinierten Gesellschaft Schiene/Post/Straße und Spedition einbezogen werden. Die Bundesregierung hält es für zweckmäßig, sich gegenwärtig noch nicht festzulegen, sondern zunächst das Ergebnis der Beratungen in dem Arbeitskreis abzuwarten. Sie wird sich jedoch nach Vorliegen eines Ergebnisberichts des Arbeitskreises zu dem Gesamtkomplex „Neuordnung des Kleingutverkehrs" äußern und dabei u. a. auch zu der Möglichkeit einer kombinierten Gesellschaft Schiene/Post/Straße und Spedition Stellung nehmen.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß zur wirtschaftlichen Sanierung der Deutschen Bundesbahn möglichst bald folgende Maßnahmen erforderlich sind:
   a) an den Kosten orientierte Tarife,

Im Grundsatz teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß kostenorientierte Tarife zur wirtschaftlichen Sanierung der DB erforderlich sind. In der Preisbildung wird sich die DB auch weiterhin an der Kostenlage, aber naturgemäß auch an der Marktlage auszurichten haben.

Eine andere Beurteilung muß jedoch für die Tarife des schienengebundenen Personennahverkehrs gelten. Hier spielen die weit-

aus bedeutendste Rolle der Berufs- und der Schülerverkehr. Die Beförderung der Berufstätigen und der Schüler verursacht hohe Kosten und kann nach Lage der Dinge in absehbarer Zeit nicht wirtschaftlich gestaltet werden. Dieser Verkehr muß innerhalb kurzer Spitzenzeiten abgewickelt werden. Für ihn müssen ein großer Wagenpark und umfangreiche stationäre Anlagen vorgehalten werden, die in den übrigen Tageszeiten nur ungenügend ausgenutzt werden können. Die volle Anlastung dieser Kosten würde der Kundschaft allzu große Opfer zumuten, vor allem aber das Ziel einer Entlastung der öffentlichen Straßen gefährden, weil nur durch attraktive Preisangebote die Benutzung des privaten Kraftwagens im Pendlerverkehr hintangehalten werden kann. Die Abdeckung eines Teils dieser Kosten durch die öffentliche Hand ist, wie auch die Deutsche Revisions- und Treuhand AG (Treuarbeit) in ihrem Gutachten vom 16. Februar 1966 hervorgehoben hat, deshalb vertretbar, weil auf diese Weise der kostspielige Ausbau des Straßennetzes und die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten in den Städten teilweise vermieden werden.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß zur wirtschaftlichen Sanierung der Deutschen Bundesbahn möglichst bald folgende Maßnahmen erforderlich sind:

b) Abnahme der Zinsen für die Fremdverschuldung,

Die Bundesregierung verkennt keineswegs die schwierigen Probleme, die sich aus der Belastung der DB mit dem Zinsendienst für ihre hohe Fremdverschuldung (im Jahre 1968 rd. 780 Mill. DM) ergeben. Nach ihrer Auffassung ist der hohe Zinsaufwand jedoch nicht als eigentliche Ursache für die schlechte Wirtschaftslage der DB anzusehen. Die hohe Zinslast ist vielmehr eine Folge der durch die unzureichende Auslastung der DB geschwächten Ertragskraft des Unternehmens. Das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung zielt daher in erster Linie darauf ab, dem Unternehmen eine Verbesserung seines Leistungsangebots zu ermöglichen und ihm dadurch einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen zu sichern. Gleichzeitig soll das Angebot an Verkehrsleistungen an die veränderte Nachfrage angepaßt werden.

Im übrigen sieht die mittelfristige Finanzplanung keine besonderen Ansätze für die Übernahme von Zinsverpflichtungen auf den Bundeshaushalt vor. Jedoch läßt die mittelfristige Finanzplanung zu, daß der Bund auch in den kommenden Jahren den Kapitaldienst für weitere Anleihen der DB übernimmt. Ebenso wie im Jahre 1969 ist deshalb auch für den Zeitraum der weiteren mittelfristigen Finanzplanung bis 1972 die Begebung von solchen Anleihen in Höhe von jeweils 500 Mill. DM vorgesehen. Ferner sind in der mittelfristigen Finanzplanung Investitionszuschüsse in Höhe von je 100 Mill. DM für die Jahre 1969 bis 1971 veranschlagt. Damit wird die DB in die Lage versetzt, auch künftig einen beachtlichen Teil ihrer Investitionen ohne fremde Mittel durchzuführen.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß zur wirtschaftlichen Sanierung der Deutschen Bundesbahn möglichst bald folgende Maßnahmen erforderlich sind:
   c) weitere kaufmännische Rationalisierung im organisatorischen, im technischen und damit auch im personellen Bereich sowie

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung. Mit den im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung genannten Maßnahmen werden die in dem Zeitraum bis 1972 gegebenen Möglichkeiten einer Rationalisierung im organisatorischen, technischen und personellen Bereich der DB voll ausgeschöpft.

Die Bundesregierung ist der Überzeugung, daß die Rationalisierung des Unternehmens in allen seinen Bereichen auch für die Zeit nach 1972 ein ständiger Prozeß bleiben wird, der auf absehbare Zeit keinen endgültigen Abschluß finden wird. Das ergibt sich schon daraus, daß in den kommenden Jahren eingeleitete Maßnahmen wie z. B. der Ausbau des kombinierten Personen- und Güterverkehrs, die Neuorganisation des Stückgutverkehrs, Organisationsänderungen in der Mittelinstanz oder die Konzentration der Zugbildungsaufgaben auf Hochleistungsrangierbahnhöfe und gewisse technische Entwicklungen, wie die automatische Mittelpufferkupplung oder der Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen zur Automation der Betriebsvorgänge erst in weiterer Zukunft voll zum Tragen kommen werden.

5. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß zur wirtschaftlichen Sanierung der Deutschen Bundesbahn möglichst bald folgende Maßnahmen erforderlich sind:
   d) Überführung der Deutschen Bundesbahn in eine unabhängige Körperschaft des öffentlichen Rechts mit dem langfristigen Ziel ihrer Umgestaltung in eine Aktiengesellschaft ähnlich der Deutschen Lufthansa?

Nachdem der Deutsche Bundestag am 11. Dezember 1968 einstimmig der Novellierung der §§ 14 und 28 a des BbG beschlossen und gleichzeitig einstimmig die für die DB entwickelte Konzeption zur Kenntnis genommen hat, sind richtunggebende Vorentscheidungen über die längerfristige Grundkonzeption der DB gefallen. Für den Fall politischer Auflagen durch die Bundesregierung sind klare Regelungen für die Abgeltung der daraus entstehenden Belastungen der DB getroffen worden. Grundsätzlich hat sich das Unternehmen aber in Zukunft im Wettbewerb mit den übrigen binnenländischen Verkehrsträgern unter Einordnung in die Marktgegebenheiten als kaufmännisches Unternehmen zu bewähren. Auf diesem Wege wird die für die nächste Legislaturperiode geplante generelle Novellierung des Bundesbahngesetzes fortschreiten müssen. Zur Zeit läßt sich jedoch noch nicht übersehen, zu welcher Organisationsform diese weiteren Überlegungen führen werden.

Die Bundesregierung ist allerdings der Auffassung, daß eine Änderung der Unternehmensform der DB, etwa die Umwandlung in eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, nicht als eine

vorrangige Maßnahme bewertet werden kann, die eine wirtschaftliche Sanierung des Unternehmens schneller herbeiführen könnte. Beispiele aus anderen Wirtschaftsbereichen zeigen, daß die Rechtsform allein für die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens nicht maßgebend ist. Zur Erreichung dieses Zieles bei der DB dienen die kombinierten Maßnahmen der verschiedensten Art zur Verbesserung ihres Leistungsangebotes und zur Anpassung ihrer Kapazität an die veränderten Nachfragebedingungen.

6. Wann und wie beabsichtigt die Bundesregierung, diese Forderungen zu verwirklichen, bzw. warum lehnt sie deren Verwirklichung ab?

Die Beantwortung dieser Frage ergibt sich aus den Darlegungen zu 5.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Höhe der gezielten Kompensationen, die nach dem § 28 a des Bundesbahngesetzes der Deutschen Bundesbahn zu erstatten sind?

Die Höhe der der DB in der Zukunft nach der Regelung in § 28 a des BbG neuer Fassung zu leistenden Ausgleichszahlungen wird davon abhängen, ob und in welchem Umfang die Bundesregierung es für notwendig hält, mit politischen Auflagen in die Wirtschaftsführung der DB einzugreifen. Soweit bisher übersehbar, werden solche Auflagen entsprechend der bisherigen Praxis nur in begrenztem Umfang erteilt werden. Entsprechende Ausgleichszahlungen werden ohne Beeinträchtigung der mittelfristigen Finanzplanung zu Lasten der für die DB vorgesehenen Liquiditätshilfen geleistet werden können.

8. Wann wird das Problem der Wegekosten gelöst werden?

Bereits im Sommer des vergangenen Jahres wurde im Bundesverkehrsministerium eine besondere Arbeitsgruppe zur Ermittlung der Wegekosten der binnenländischen Verkehrsträger eingesetzt. Ziel dieser Arbeiten ist es, unter Verwertung der bisherigen Untersuchungen, insbesondere auch der innerhalb der EWG unter aktiver Teilnahme der Bundesregierung angestellten, auf der Basis verschiedener Lösungsmöglichkeiten die den einzelnen Verkehrszweigen zuzurechnenden Wegekosten zu ermitteln und sie, soweit möglich, den verschiedenen Fahrzeugkategorien innerhalb dieser Verkehrszweige zuzuordnen. Auf diese Weise soll eine Grundlage geschaffen werden, die eine objektive und volkswirtschaftlichen Maßstäben gerecht werdende Lösung des Problems der Wegekosten ermöglicht.

Über den Fortgang der Arbeiten und die zu entscheidenden Probleme findet ein laufender Gedankenaustausch statt mit den Sachverständigen der Spitzenverbände des Verkehrs, der Spedition, der verladenden Wirtschaft und der Gewerkschaften. Den

interessierten Ausschüssen des Deutschen Bundestages wurde bereits zugesichert, daß sie unverzüglich nach Abschluß der Arbeiten über deren Ergebnisse unterrichtet werden. Nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten kann damit gerechnet werden, daß dies im ersten Halbjahr 1969 der Fall sein wird.

9. In welcher Form hat die Bundesregierung sichergestellt, daß die für die Deutsche Bundesbahn vorgesehenen 250 Millionen DM aus der Beförderungsteuer für den Straßenverkehr nicht fehlinvestiert werden?

Für die Durchführung des 250-Mill.-DM-Programms werden gegenwärtig im Bundesverkehrsministerium in Zusammenarbeit mit den anderen beteiligten Bundesressorts „Richtlinien für Bundeszuwendungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs" aufgestellt. Diese Mittel werden sowohl der DB als auch den übrigen Verkehrsträgern und der verladenden Wirtschaft gewährt werden, soweit sie im Sinne der Zielsetzung dieses Programms eingesetzt werden. Die Arbeiten an den Richtlinien sind jedoch noch nicht abgeschlossen, weil der Entwurf noch von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften geprüft werden muß.

Nach dem Entwurf der Richtlinien gelten § 64 a der Reichshaushaltsordnung (RHO) und die hierzu ergangenen „Bundesrichtlinien 1953 zu § 64 a RHO" vom 1. April 1953. Danach sind bei der Gewährung von Zuwendungen u. a. die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten, deren Einhaltung bei der Vorlage der Verwendungsnachweise im einzelnen nachgeprüft wird. Zuwendungen werden deshalb nur unter der Voraussetzung gewährt, daß die geplanten Investitionen wirtschaftlich sind. Die Erfüllung dieser Voraussetzung muß bereits in dem Antrag auf Gewährung von Zuwendungen nachgewiesen werden. Auf die Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit wird bei der Entscheidung über die Anträge, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen trifft, besonderes Augenmerk gelegt werden. Damit wird gleichzeitig ein optimaler Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel sichergestellt und die Gefahr von Fehlinvestitionen vermieden.

Im übrigen wird der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages vor Bekanntmachung der Richtlinien noch ausführlich über deren Inhalt unterrichtet werden.

Wittrock